

11.º do 72.º Ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1959

Número 1720

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20458 — LISBOA



LOCOMOTIVAS

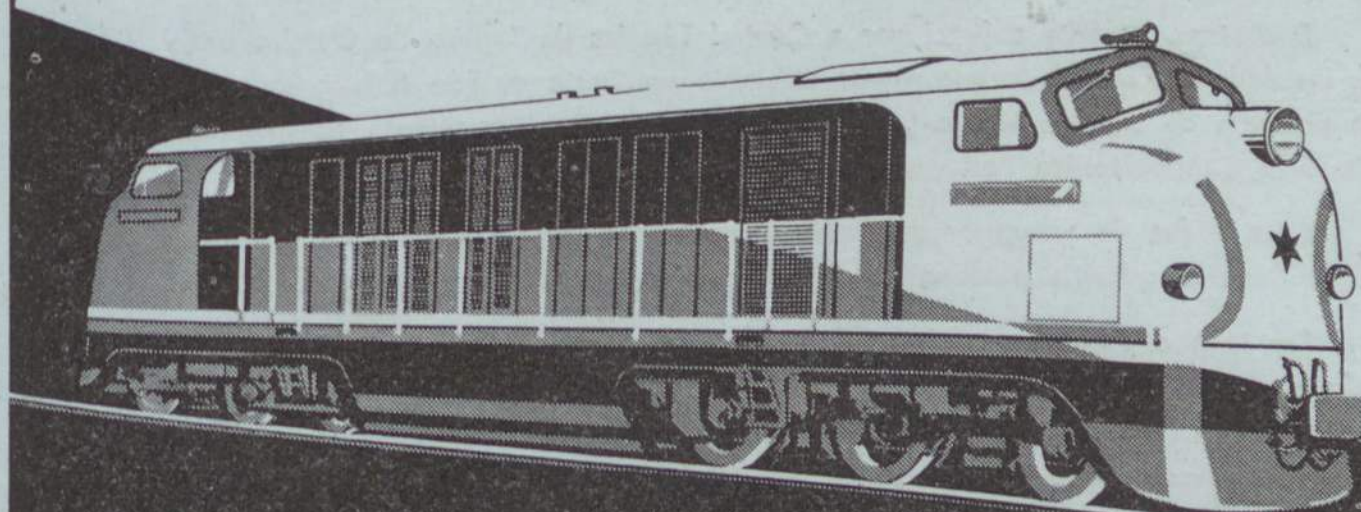
HENSCHEL

Diesel-eléctricas e Diesel-hidráulicas

de todos os tipos e para todos os fins

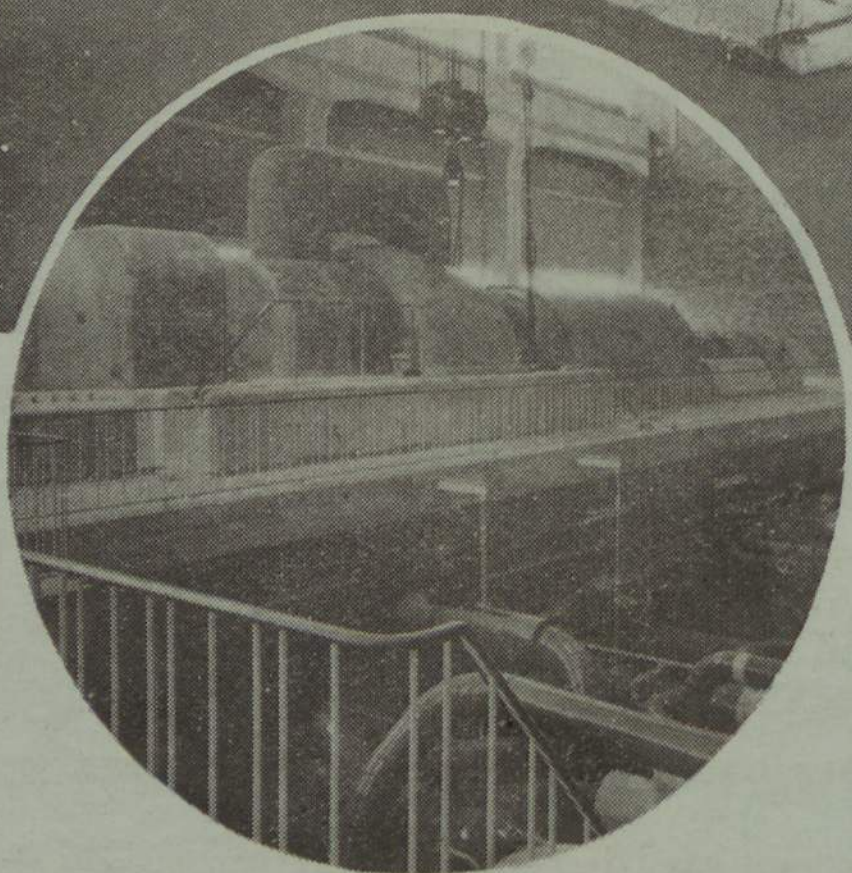
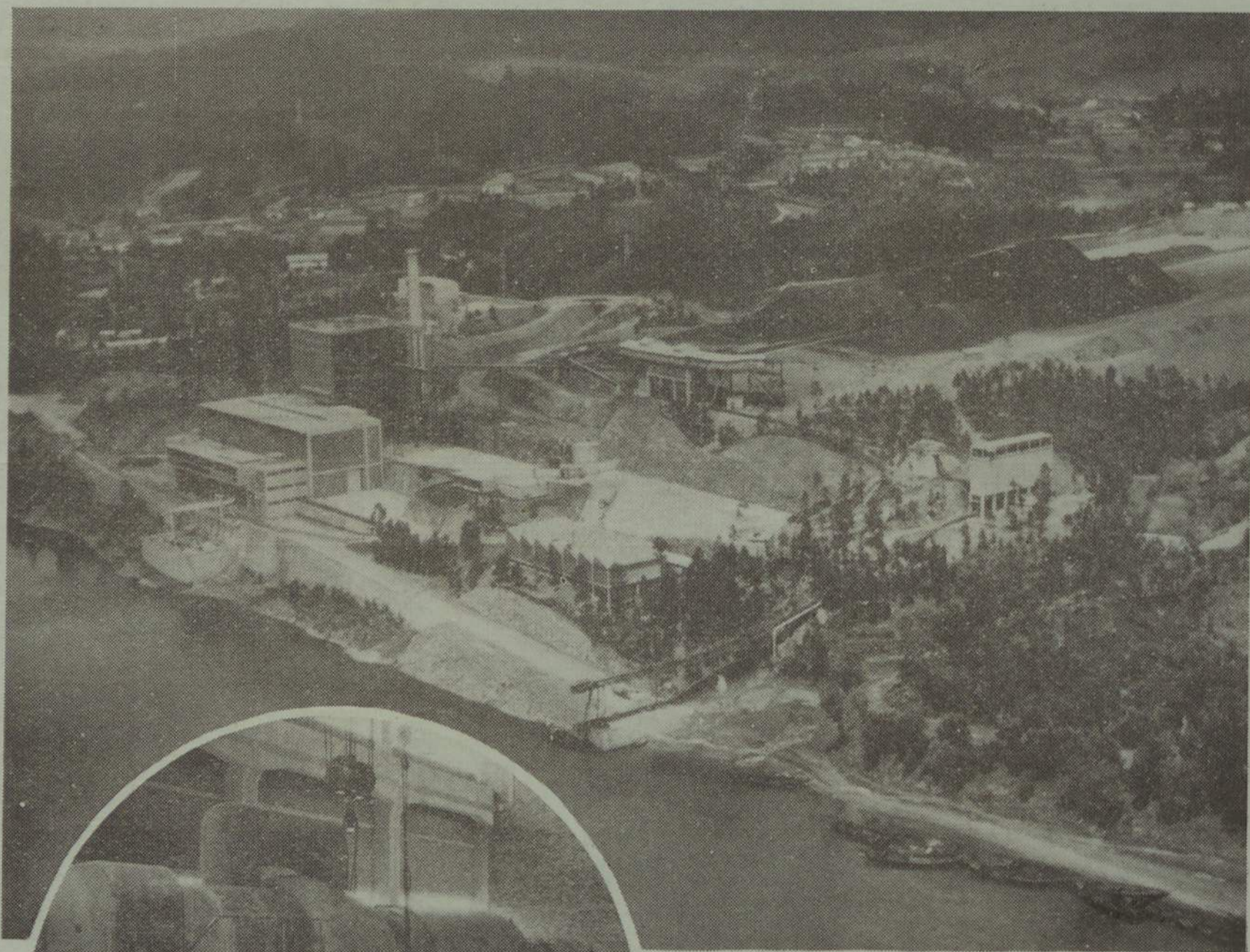
A gravura representa uma das **18** locomotivas Diesel-eléctricas Henschel GM —
Tipo «Tropical» — Potência de 1425 HP de 83 ton. de peso em
ordem de marcha, destinadas aos Caminhos

de Ferro
da Ghana



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



CENTRAL TÉRMICA DA TAPADA DO OUTEIRO

Encontra-se pronta a funcionar a Central Térmica da Tapada do Outeiro onde está instalada a maior turbina a vapor existente em Portugal. Esta turbina, que tem uma potência de 50.000 Kw. e trabalha a 3.000 rotações por minuto, foi fornecida à Empresa Termoeléctrica Portuguesa pela Sociedade Brown, Bowery & Cie., A. G..

Com o fim de assegurar um funcionamento perfeito de tão importante turbina e de diversa maquinaria auxiliar, os construtores escolheram os lubrificantes MOBIL.

Em toda a parte onde há problemas delicados de lubrificação recorre-se aos produtos MOBIL.



GARANTIA DE ALTA QUALIDADE

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA-2—Telefone: P B X 2 0158 Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 190

1720



16 — AGOSTO — 1959



ANO LXXII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

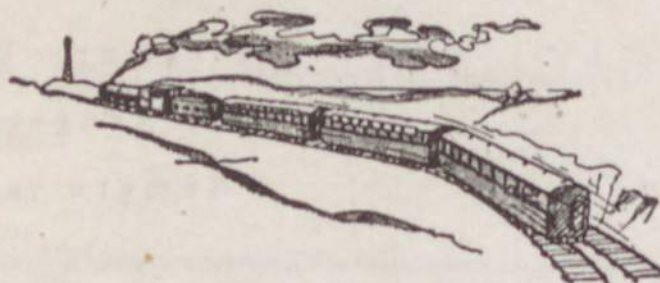
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O II Plano de Fomento e os Caminhos de Ferro	299
O «Simplon — Oriente-Express», por <i>GERRA MAIO</i>	301
Imprensa	302
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	303
Há 50 anos	304
Vida Ferroviária	304
Dr. Caldas Nogueira	304
Ecos & Comentários	304
Parte oficial.	305



O II Plano de Fomento e os Caminhos de Ferro

A C. P. foi autorizada, por Decreto-Lei, a emitir obrigações até ao limite de 1.300:000\$000\$, estando prevista para este ano a electrificação da linha entre o Entroncamento e o Porto

NA nossa habitual secção «Parte Oficial», reproduzimos o Decreto-Lei n.º 42414 que o «Diário do Governo», I Série, n.º 169, publicou pelos Ministérios das Finanças e Comunicações.

Trata-se da execução dos importantes empreendimentos previstos no II Plano de Fomento, já devidamente aprovado em 25 de Novembro de 1958, pela Lei n.º 2094, sob a rubrica «Transportes ferroviários».

Pelo referido Decreto-Lei n.º 42414 a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, afim de dar cobertura ao custo dos investimentos, é autorizada a emitir, nos anos de 1959 a 1964, para execução desses empreendimentos, obrigações até ao limite de 1.300.000.000\$ com as características e isenções fiscais definidas nos Artigos 1.º e 3.º do Decreto-Lei n.º 39531, de 6 de Fevereiro de 1954, e cuja primeira amortização se efectuará em 30 de Junho de 1965. Às obrigações a emitir é dado o aval do Estado.

Anuncia-se também no mesmo Decreto-Lei que a parcela destes investimentos correspondente ao ano corrente será apli-

cada não só na electrificação do troço da linha do Norte entre o Entroncamento e o Porto, mas também na aquisição de material circulante e no reapetrechamento das oficinas e renovação da via.

Não podíamos deixar de dar relevo a este Decreto-Lei. A política dos transportes ferroviários continua a fazer-se no sentido de dar cumprimento cabal a um largo programa de renovação e actualização, que o público esperava, e que a C. P., sempre ansiosa de melhorar constantemente os seus serviços, vai pondo em prática com o apoio do Governo e o auxílio do Estado.

Decididamente, estamos vivendo em Portugal um grande período eufórico, em todos os sectores das actividades nacionais. Os sonhos vão-se convertendo em realidades e muitas dessas realidades, para glória da nossa época, ultrapassam mesmo o que se ambicionava e sonhava e se julgava, até, impossível de realização.

Vivemos um dos períodos mais fecundos da nossa história. Ao negativismo, ao indiferentismo, à apatia de velhos tempos sucedeu, felizmente, o entusiasmo de reali-

zar, de construir, de melhorar, de rejuvenescer e de actualizar.

As realizações do presente levam-nos a acreditar, com optimismo, no Futuro.

Mas o que importa agora salientar é o facto de, com as obras de electrificação, se ter demonstrado plenamente, mais uma vez, que o caminho de ferro é um sistema de transporte que não envelheceu, nem envelhecerá, antes continua, pela sua capacidade de deslocação de grandes massas de passageiros, a estar à frente de todos os outros transportes colectivos.

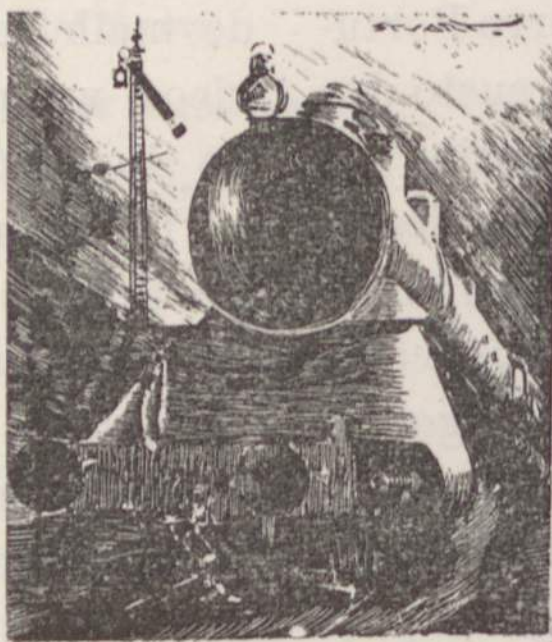
O número, sempre crescente, dos passageiros da linha de Sintra, obrigou a C. P. a modificar recentemente os seus horários e a aumentar o número dos comboios, para assim servir melhor o público. A comodidade das carruagens, a velocidade da marcha e a regularidade do serviço oferecem vantagens que os habitantes dessa linha não deixam de aproveitar. Viaja-se agora mais, incomparavelmente muito mais, entre Sintra e Lisboa. Reduzidas as distâncias

pela aceleração da marcha, habitar na linha de Sintra perdeu o significado de se viver longe da capital.

Com a conclusão da electrificação da linha de Lisboa ao Porto dá-se um novo e grande passo em frente no programa dos melhoramentos da nossa rede ferroviária. Não são apenas duas grandes cidades que se aproximam, são também outros núcleos populacionais importantes que vão ver, finalmente, as suas comunicações consideravelmente beneficiadas.

O sistema ferroviário não envelheceu em parte nenhuma do mundo. Em Portugal, como já se começou a verificar, está não só a rejuvenescer mas também a reconquistar a confiança e a preferência do público.

O caminho de ferro não envelheceu. Grandes destinos lhe estão reservados ainda, quer o encaremos como meio de transporte colectivo, quer o julguemos como factor de primeira ordem no desenvolvimento da indústria turística.



O «Simplon—Oriente-Express»



P o r G U E R R A M A I O

DOS grandes comboios rápidos internacionais, o que entre as duas guerras mundiais tinha maior prestígio e frequência era, sem dúvida, o «Simplon—Oriente-Express» que de Paris ligava, de uma assentada, sete países, indo mesmo até ao limiar da Ásia, em Constantinopla, com correspondência de Londres e de outras capitais europeias.

Quem o visse na plataforma principal da gare de Lyon em Paris, com as suas numerosas carruagens de luxo, não deixava de ficar impressionado e com pena de não ir nele até aos confins do Oriente. Depois, esse comboio dava prestígio a quem o tomasse, não deixando os que o utilizassem de falar nele e com frequência.

O «Simplon» além das carruagens-camas que levava para Milão e Veneza, tinha muitas outras para Belgrado, onde se repartiam para Sofia, Istambul e Atenas. Como os outros comboios de luxo, o «Simplon-Oriente-Express» compunha-se apenas de carruagens-camas e salão-restaurante e por isso havia outra comunicação ferroviária com o Oriente, a que se chamava o comboio convencional, por ser praticamente a ligação imediata de certos comboios circulando nos diversos países atravessados, o qual também tinha muita frequência.

Vejamos ao que está reduzido o famoso «Simplon», traço de união directa, como disse, de sete países: a única carruagem-camas, com 22 lugares, que vai de Paris a Belgrado, a qual, três vezes por semana, rola até Istambul, a velha Constantinopla, e duas até Atenas, levando também de Paris duas carruagens mistas de 1.^a e 2.^a classes ordinárias, uma directamente a Istambul e outra a Atenas, circulando estas diariamente.

O «Simplon» leva, porém, desde Paris, três vagões-leitos para Milão e Veneza e várias carruagens ordinárias de 1.^a e 2.^a classes com o mesmo destino, que outrora não tinha e estabelece ligações rápidas de Londres com o norte da Itália e de outras grandes cidades europeias e daí certamente a razão da sua existência.

Não deve ser estranha à pequena frequência para lá da Itália, a crise económica que os países balcânicos atravessam e a lentidão do comboio nestes sítios; na Jugoslávia a marcha comercial é de 50

quilómetros à hora e na Grécia, Bulgária e na Turquia nem atinge 40, favorecendo-se assim grandemente a aviação.

A viagem de Paris a Belgrado (1.961 quilómetros), apesar de no percurso francês o «Simplon» atingir mais de 100 quilómetros à hora, é de 33 horas, (duas noites e um dia). De Paris a Istambul (3.034 quilómetros) e Atenas (3.164) e, em ambos os casos, de 3 dias e 4 noites, o que na verdade é muito fatigante para os tempos que vão correndo e diante dos progressos da aviação. Se ela fosse de 24 horas menos, era possível que o comboio tivesse maior frequência, vista a vantagem que oferece de ter carruagens-camas directas de Paris a Istambul e Atenas, com conforto e comodidade.

Com a democratização dos trens de luxo, desapareceu o comboio convencional, de Paris para o Oriente, e por isso o «Simplon» faz todo o serviço; além das carruagens-camas, tem das ordinárias de 1.^a e 2.^a sendo, se não estou em erro, o primeiro que depois da última guerra, incluiu na sua composição carruagens das três classes, agora reduzidas a duas, por ter desaparecido, para lá dos Pirinéus, a 3.^a classe.

Mas nem por isso a Jugoslávia e a Grécia se conformam com a sua sorte, pois ambas estão fazendo, principalmente em Paris, grande propaganda turística, pondo em beleza os seus atractivos, e anunciando baixo custo de vida em relação aos países vizinhos. A Jugoslávia estabeleceu um câmbio turístico, como outrora havia feito a Alemanha, com 33% de desconto e daí o veraneio ser mais em conta. O que ela quer é turistas, embora de bolsa modesta. A quantidade compensa a qualidade. Não deixando de dizer nos seus reclamos que o «Simplon-Oriente-Express» é acessível a todas as categorias de passageiros e por isso a viagem de Paris a Belgrado e aos seus sítios de veraneio e de repouso é cómoda e económica.

A Itália lançou também um pregão turístico, anunciando nos jornais de Paris vida barata e uma das suas praias, no Adriático, em anúncio colectivo de 10 hotéis e pensões, põe em destaque as suas tabelas de preços, mais em conta que em França e por isso os veraneantes deste país podem lá passar as suas férias, sem alterarem os seus orçamentos.

Imprensa

Vida Ribatejana — Número especial do Verão

Fausto Nunes Dias, director da *Vida Ribatejana*, não é apenas um jornalista ilustre mas também um homem de notável acção, a quem o Ribatejo muito deve. Apenas com a publicação do seu semanário e dos números extraordinários que edita todos os Verões, em comemoração da Feira do Ribatejo, em Santarém e das Festas do Colete Encarnado, em Vila Franca de Xira? Deve-lhe também a Província, rica de tradições e de pitoresco, a fundação, com José Mayer e outros ribatejanos dedicados, da «Casa do Ribatejo», em Lisboa.

Só quem anda nos jornais e conhece o labor exaustivo que é necessário para pôr de pé uma edição especial, poderá compreender o que representa um número extraordinário de *Vida Ribatejana*, em que Fausto Nunes Dias põe não só o seu talento de jornalista, não só a sua perícia de técnico de jornais e o seu sentido literário, mas também o seu entranhado amor a Vila Franca de Xira, sua terra natal, e a toda a sua linda e progressiva Província.

O número especial deste Verão de *Vida Ribatejana* traz, como os anteriores, nas suas 250 páginas, colaboração de distintos escritores, páginas dedicadas ao progresso de quase todos os concelhos ribatejanos, e é ilustrado com muitas centenas de gravuras focando aspectos interessantes da visita da Princesa Margarida de Inglaterra ao Ribatejo, da Feira de Santarém, das Esperas de Touros em Vila Franca de Xira, como num artístico e belo álbum.

Um forte e sincero abraço de felicitações ao querido amigo Fausto Nunes Dias, pelo êxito do seu número especial deste Verão de 1959.

Boletim do Porto de Lisboa

No mês de Maio, o «Boletim do Porto de Lisboa», de que é director o sr. Dr. Raul Humberto de Lima Simões, completou uma série de cem números, organizados, com a devida regularidade, mês a mês, desde Fevereiro de 1951, em que apareceu o 1.º número desta valiosa publicação. Tendo começado por ser um simples folheto, é hoje, sem sombra de dúvida, um instrumento de cultura portuária, um útil divulgador de conhecimentos dos vários aspectos das actividades do mar.

Ao sr. dr. Raul Humberto de Lima Simões apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

Tanto a Itália como a Jugoslávia, anunciam nos seus hotéis o desconto de 20% nas diárias, nos meses de Junho e Setembro, o que tem por fim descongestionar Julho e Agosto da afluência de clientes, fórmula que também se começa a usar em França.

Ora as viagens em caminho de ferro, como em outros meios de transporte, é uma questão de rapidez. O passageiro quer andar depressa. Por isso foram criados, há pouco, os «Trans-Europa-Expresos» ligando 29 cidades europeias; com notável comodidade e rapidez, os quais estão fazendo séria concorrência ao avião e é natural que num futuro próximo se multipliquem, indo também a Espanha e Portugal, em prolongamento do «Iberia-Express» que de Paris vai à fronteira espanhola e que a ligação que dá para Madrid e Lisboa seja diária e em melhores condições de rapidez.

Um dos mais aborrecidos obstáculos que o turista tinha diante dele era o visto consular, formalidade inútil, cara e aborrecida. Felizmente acabou e já se pode ir a todos os países para cá da cortina de ferro sem visto consular. Da França para os países seus vizinhos do Norte e de Leste já se pode ir apenas munido de um bilhete de identidade qualquer, com fotografia, como outrora se fazia entre a Espanha e Portugal.

Quando acabou a última guerra sugeriu-se que

os passaportes fossem substituídos por um bilhete de identidade, modelo universal, válido por 5 ou 10 anos, ou por toda a vida, quando o titular vai além dos 60. A ideia não foi por diante, mas lá chegaremos.

Todavia a exigência de passaportes e de vistos nunca foi em França tomada a rigor. De dois casos fui testemunha. Um comigo mesmo. No rápido de Bruxelas, sem paragem desde Paris, o fiscal dos passaportes vendo que eu não levava o visto de saída, disse-me sorridente: — Para a outra vez não se esqueça de ir à Prefeitura... O outro foi com um francês que não levava passaporte nem bilhete de identidade. O fiscal disse-lhe que em chegando a Bruxelas fosse ao comissário especial dos passaportes, expor-lhe o caso, o qual lhe daria um salvo-conduto para regresso a Paris, no dia que ele quisesse. O homem, confuso, não sabia como havia de agradecer tanta amabilidade. Mas o funcionário pô-lo logo à vontade: — Eu vejo bem com quem estou a tratar.

Ao chegar a Genebra, meses depois, o funcionário francês deitou um olhar distraído para o meu passaporte e pôs-lhe o carimbo. Em frente, o seu colega suíço nem me abriu o passaporte, mandando-me seguir o meu caminho.

Assim é que se faz turismo.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Brasil e as comemorações henriquinas

Regressou no «Vera Cruz» a Missão Extraordinária que, chefiada pelo sr. Prof. Caeiro da Mata, foi ao Brasil para, em sessão que se revestiu de grande relevo, convidar o Presidente Kubitschek de Oliveira, em nome do Presidente da República Portuguesa, a visitar o nosso País por ocasião das celebrações, no próximo ano de 1960, do quinto centenário da morte do Infante D. Henrique.

Como declarou o sr. Doutor Caeiro da Mata, a participação do Brasil, pela presença do seu prestigioso chefe, significa muito mais do que uma presença como simples convidado, pois a grande nação, «orgulho da nossa raça e orgulho da nossa idade», está histórica e intimamente ligada e associada à Epopeia dos Descobrimentos. As comemorações henriquinas — acentuou o eminente Professor — serão comemorações luso-brasileiras.

O sr. Presidente Kubitschek de Oliveira ao afirmar que não deixaria de estar presente nessas comemorações, falou não só em seu nome pessoal, mas também em nome de toda uma nação que, sendo uma das afirmações mais gloriosas da América do Sul, é a continuação, em juventude, de Portugal.

Os portugueses que receberam, há poucos anos, com entusiasmo louco, o Presidente Café Filho e que demonstraram, em seguida, ao Dr. Kubitschek de Oliveira a mais calorosa simpatia, vão ter o gosto de, mais uma vez, testemunhar ao actual presidente do Brasil que as duas nações de língua portuguesa são mais do que irmãs, pois se os portugueses podem dizer que possuem duas pátrias: — uma europeia e outra sul-americana —, os brasileiros, por sua vez, podem dizer que, quando nascem, lhes são dadas também duas pátrias, e que, em qualquer delas, se sente em sua casa.

Nada, hoje, pode separar as duas nações. A comunidade luso-brasileira começa a ser uma das nossas mais belas realidades. O Infante D. Henrique não só pertence a Portugal — é também uma glória do Brasil. Por esse motivo a grande nação sul-americana estará presente em Portugal nas próximas comemorações henriquinas, que vão ser realizadas com esplendor e grandeza. O Infante D. Henrique é uma figura de projecção universal. Das mais vivas. Das que mais contribuíram para o nosso prestígio e para a nossa imortalidade. E é por tudo isso que o Brasil não faltará a essa festa luso-brasileira.

Os nossos artistas



Uma rua em Vila Alva (Baixo Alentejo)
Aquarela de José Félix

QUADRAS HUMORÍSTICAS

*Há muita gente sensata
Que afirma, em tom perentório,
Que um grilo é uma barata...
Que andou no Conservatório!*

*Papagaio das verdes penas,
Que pena apenas falgares!...
P'ra ser gente, falta, apenas,
Não teres penas... mas penares!*

*A cigarra descarada,
Que a cantar é uma fera,
É no meio da bicharada...
Uma espécie de Severa!*

*Os morcegos, não é treta,
São noctívagos, tunantes!
São ratos de capa preta...
A presumir de estudantes!*

*Rouxinol! .. Poupa-te mais!
Canta, mas não te fatigues!
Repara que entre os pardais...
Tu és a Amália Rodrigues!*

(Do livro «Jaraim Zoológico»)

Leonel Cardoso

Há 50 anos Eco & Comentários

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Agosto de 1909)

O ideal do turista

Um dos pesadelos do turista é a obrigatoria revista das suas bagagens, revista muitas vezes vexatoria e quasi sempre feita de maneira a irritar os animos mais pacificos.

Em vista das queixas geraes que se elevam por parte dos viajantes contra este serviço, que em varias fronteiras é executado de forma que os turistas de ambos os sexos são recebidos mais como contrabandistas de profissão do que como pessoas de bem que querem entreter os seus ocios em viagens, ou que viajam por necessidade, vae reunir-se uma conferencia internacional para resolver o assumpto.

Foi o Conselho Federal Suisso que tomou a iniciativa do movimento, e na conferencia accordar-se-ha na redacção d'um regulamento internacional, extensivo a todos os paizes, de fórma a evitar as contrariedades e vexames a que os turistas andam tão sujeitos.

E' para desejar que em breve seja tal regulamento posto em execução.

Vida Ferroviária

Foi aprovada a «Lutuosa dos Ferroviários» de Moçambique

Pela Portaria n.º 13.008 de 28 de Fevereiro deste ano, foram aprovados pelo sr. Governador-Geral de Moçambique, Comandante Pedro Correia de Barros, os Estatutos da «Lutuosa dos Ferroviários da Província de Moçambique».

Essa iniciativa tem por desígnio criar como que um donativo de luto a conceder, por morte de cada um dos seus associados, à pessoa ou pessoas previamente indicadas para esse efeito. O donativo será constituído pela resultante do produto de número de sócios existentes pela chamada de capital (25 escudos por sócio) que em cada caso de falecimento se faz, ficando os interesses gerais salvaguardados pelo facto de não poderem ser feitos mais de seis chamadas de capital por mês, entrando os excedentes em linha de conta nos meses seguintes.

Isento de quaisquer taxas ou impostos, o subsídio de luto constituía uma velha e compreensível aspiração dos milhares de ferroviários que se espalham por toda a Província.

Dr. Caldas Nogueira

Com prazer registamos que o nosso colaborador sr. Dr. Vidal de Caldas Nogueira, sócio-director das Companhias Leacock Industrial e Metalock Portuguesa, acaba de valorizar o seu «curriculum» académico de diplomado em Engenharia e de professor secundário habilitado em Ciências Pedagógicas pela Faculdade de Letras, licenciando-se em Ciências Históricas e Filosóficas na Universidade de Lisboa, onde defendeu tese em Filosofia, com o nível e brilho próprios da sua ansiedade de cultura universalista e fundamentada.

Ao nosso ilustre colaborador e querido amigo, sr. Dr. Vidal de Caldas Nogueira, apresentamos os nossos sinceros parabéns por este seu novo triunfo.

O Grémio dos Industriais de Tipografia

No «Diário Popular» lemos que, na tarde de 18 de Julho, sob a presidência do Provincial dos Salesianos, rev. padre Armando da Costa Monteiro, se realizou nas Oficinas de S. José uma festa para assinalar o encerramento do ano lectivo, tendo sido entregues aos alunos finalistas — em número de vinte — diplomas, emblemas, carteiras profissionais e vários prémios, entre eles o «Prémio Oliveira Martins», constituído por um ferramental completo de marceneiro. A notícia acrescenta que, no decorrer da festa, além da inauguração, na oficina de serralharia de uma máquina limadora, inteiramente construída pelos alunos, se procedeu, na tipografia, à bênção da nova «Linotype».

A esta festa, além do director das oficinas, benfeitores e amigos da instituição, professores e pais dos alunos, assistiram também os representantes dos Sindicatos Nacionais dos Tipógrafos, Litógrafos e Marceneiros.

Com esta notícia e este eco queremos simplesmente chamar a atenção do Grémio Nacional dos Industriais de Tipografia para o facto de mais uma oficina particular de tipografia, entre as muitas que existem no país, estar a apetrechar-se com material novo para assim, visto estar isenta de todas as contribuições, poder continuar a concorrer, em preço de mão de obra, com todas as casas do ramo em Lisboa. Será justa esta concorrência? Que se instruem devidamente futuros compositores tipográficos, estamos inteiramente de acordo. O que nos merece inteira discordância é a concorrência de instituições assistenciais às empresas tipográficas, sobrecarregadas como estão, e de há muito, com contribuições pesadas.

Se os Grémios foram criados para a defesa dos legítimos interesse dos industriais, não compreendemos o silêncio e a indiferença do Grémio Nacional dos Industriais de Tipografia. Qual o seu papel?

Vales do correio

Tem-nos acontecido, com alguma frequência, que os vales de correio recebidos na nossa administração e provenientes da província, vêm preenchidos das estações emissoras com tais deficiências que as estações dos correios de Lisboa se recusam a pagá-los. Para receber as respectivas importâncias, temos de levar esses vales a uma dependência dos C. T. T., na rua Vitor Cordon, para aí verificarem quem foram os funcionários que os preencheram.

— Que culpa temos nós — tomamos a liberdade de perguntar — de que os vales venham nessas condições, fazendo-nos perder, para os receber, um tempo precioso? Não haverá maneira de remediar o caso?



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 42 312

(Conclusão)

U

V

X

Agulheiro-chefe (A).
Ajudante de fiel de zona (M).
Contínuo.
Dactilógrafa com menos de 10 anos de serviço.
Encarregado da limpeza de carruagens (A).
Guarda-freios (A).
Maquinista de Estatística
Relojoeiro de 2.ª classe (A).
Telefonista (A).

Factor auxiliar (A).
Praticante de enfermeiro (M).

Ajudante de impressor (M).
Enfermeiro auxiliar.

Observações

- (A) Só existente em Angola.
- (M) Só existente em Moçambique.
- (1) Inclui os engenheiros directores e subdirectores dos serviços.
- (2) Inclui :
 - Engenheiros directores de exploração.
 - Engenheiros subdirectores de exploração.
 - Engenheiros chefes de divisão de estudos e construção.
 - Engenheiros adjuntos da direcção dos serviços.
- (3) Inclui os engenheiros desta classe referidos no artigo 14.º deste decreto.
- (4) Os médicos dos serviços em Angola e Moçambique.
- (5) Quando engenheiro agrónomo ou silvicultor.
- (6) Inclui :
 - Inspector de camionagem de Moçambique.
 - Inspector de contabilidade e fiscalização.
 - Inspector de material circulante de Moçambique.
 - Inspector do movimento.
 - Inspector de tracção.
 - Inspector de tráfego aéreo de Moçambique.
 - Inspector de tráfego e tarifas de Angola.
 - Inspector dos serviços eléctricos de Angola.
 - Inspector de via e obras.
- (7) Inclui os chefes de secção técnica de material, tracção e electricidade.
- (8) Inclui o chefe da Secção de Pessoal, Expediente e Arquivo de Moçambique.
- (9) Inclui os mestres-gerais das oficinas dos caminhos de ferro e dos transportes aéreos.
- (10) Inclui o topógrafo do quadro eventual, extinto, de Moçambique.
- (11) Inclui todos os agentes técnicos e condutores diplomados que não exerçam funções com designação especial neste mapa.
- (12) Inclui o encarregado da Secção Mecânica do porto da Beira.
- (13) Inclui os mecânicos de células dos transportes aéreos de Angola.
- (14) Inclui os electricistas de 1.ª classe (mecânicos de instrumentos) dos transportes aéreos de Moçambique.
- (15) Inclui os fresadores dos transportes aéreos de Angola.
- (16) Inclui os desenhadores, de qualquer designação, de Moçambique.
- (17) Inclui o maquinista de guindastes, contratado, a que se refere o Diploma Legislativo n.º 2117, de 28 de Dezembro de 1948, de Angola.
- (18) Os mecânicos-electricistas dos transportes aéreos de Angola.
- (19) Inclui os mecânicos de aviões (motores) dos transportes aéreos de Moçambique.
- (20) Inclui todos os operários desta classe não especificados noutras designações deste mapa, os operários-mecânicos de automóveis de 1.ª classe de Angola e os mecânicos ou serralheiros-mecânicos de camionagem e de tomas de água de Moçambique com vencimentos iguais aos operários de 1.ª classe.

- (21) Inclui os mecânicos de aviões (células, chapa e hélices), os mecânicos de aviões e os operários de 1.ª classe (mecânicos de células, hélices, motores e chapa) dos transportes aéreos de Moçambique.
- (22) Inclui o mestre de rebocador de Moçambique.
- (23) Inclui todos os operários desta classe não especificados noutras designações deste mapa, os operários-mecânicos de automóveis de 2.ª classe, os mecânicos ou serralheiros-mecânicos de camionagem, marinho-pintor, mecânicos de britadeira, escavadores, etc., e os operários sem designação de classe mas que percebam vencimentos iguais aos operários de 2.ª classe.
- (24) As assistentes que prestem serviço em terra ou a bordo dos aviões.
- (25) Inclui os capatazes de todos os serviços sem outra designação neste mapa.
- (26) Inclui operários-motoristas, contratados, das Direcções de Serviços, das Divisões de Finanças e Aprovisionamento e das Direcções de Exploração, os condutores-mecânicos, contratados, dos transportes aéreos de Angola condutor-automóvel e condutores-mecânicos das direcções de exploração, divisões e transportes aéreos de Moçambique.
- (27) Inclui todos os operários desta classe sem outra designação neste mapa e os operários sem designação de classe que percebam vencimentos iguais aos operários de 3.ª classe.

Ministério do Ultramar, 9 de Junho de 1959. — O Ministro do Ultramar, Vasco Lopes Alves.

MAPA II

Gratificações especiais, mensais, a abonar em Angola

Designação dos serviços e cargos	Importâncias
<i>Conselhos de administração e fiscal</i>	
Presidente e vogais dos conselhos (por sessão)	250\$00
Secretário do conselho de administração (mensal)	600\$00
<i>Direcção dos Serviços e Exploração</i>	
Engenheiros directores — quando directores dos serviços	1.000\$00
Engenheiros-chefes — quando directores de exploração ou chefes da Divisão de Estudos e Construção	500\$00
Engenheiros de 1.ª classe — quando exercendo funções de chefe de serviço ou chefe de oficinas	1.000\$00
Engenheiros de 2.ª classe — quando exercendo funções de chefe de serviço ou chefe de oficinas	1.000\$00
Médicos — como compensação por não poderem exercer clínica particular	1 000\$00
Médicos — quando exercendo funções de chefe de secção.	500\$00
Médicos estranhos ao quadro dos serviços que prestem assistência nas zonas onde não existam médicos privativos.	1.000\$00
Enfermeiros estranhos ao quadro dos serviços que prestem assistência nas zonas onde não existam enfermeiros privativos	500\$00
Tesoureiro-pagador, ajudante de tesoureiro-pagador e recebedor (gratificação para falhas) . .	400\$00
Funcionários de categoria não superior à do grupo L — quando exerçam funções de chefe de secção.	250\$00
Funcionários ou agentes que exerçam funções de professor das escolas de telegrafia e de aprendizes	500\$00
Encarregado de biblioteca	300\$00
Funcionário dos serviços de Fazenda e contabilidade chefiando a secção de fiscalização junto dos serviços e secretário do conselho fiscal. .	600\$00
Inspectores de contabilidade e fiscalização — quando exerçam funções de chefe de secção	300\$00

Ministério do Ultramar, 9 de Julho de 1959. — O Ministro do Ultramar, Vasco Lopes Alves.

MAPA III

Gratificações especiais, mensais, a abonar em Moçambique

Designação dos serviços e cargos	Importâncias
<i>Conselhos de administração e fiscal</i>	
Presidente e vogais dos conselhos (por secção) .	300\$00
Secretário do conselho de administração (mensal)	600\$00
<i>Direcção dos Serviços e Exploração</i>	
Engenheiros directores — quando directores dos serviços e depois de ter cessado o abono referido na alínea l) do artigo 5.º deste decreto .	1.000\$00
Engenheiros-chefes — quando directores de exploração ou chefe de divisão de estudos e construção	500\$00
Engenheiros de 1.ª classe — quando exercendo funções de chefe de serviço ou chefe de oficinas .	500\$00
Engenheiros de 2.ª classe — quando exercendo funções de chefe de serviço ou chefe de oficinas .	500\$00
Médico chefe do serviço — como compensação por não poder exercer clínica particular	1.000\$00
Médicos — quando exercendo funções de chefe de secção	500\$00
Médicos — como compensação por não poderem exercer clínica particular	1.000\$00
Médicos estranhos ao quadro dos serviços que prestem assistência nas zonas onde não existam médicos privativos.	1.000\$00
Enfermeiros estranhos ao quadro dos serviços que prestem assistência nas zonas onde não existam enfermeiros privativos.	500\$00
Inspectores de contabilidade e fiscalização - quando exercendo funções de chefe de repartição ou secção	300\$00
Guarda-livros — quando exercendo funções de chefes de repartição ou secção	300\$00
Tesoureiros, tesoureiros-pagadores e cobradores-pagadores (gratificação para falhas).	600\$00
Recebedores (gratificação para falhas).	400\$00
Funcionários de categoria não superior à do grupo L — quando exerçam funções de chefe de secção	250\$00
Funcionários ou agentes que exerçam funções de professor das escolas de telegrafia e de aprendizes	500\$00
Encarregado da biblioteca	500\$00
Chefe de maquinistas de guindastes	300\$00
Chefe de estação com serviço de camionagem .	300\$00
Funcionário dos serviços de Fazenda e contabilidade chefiando a secção de fiscalização junto dos serviços e secretário do conselho fiscal .	800\$00
Maquinista de guindaste de 1.ª classe	250\$00
Mecânicos electricistas de 1.ª classe — quando prestando serviço nas secções de sinalização eléctrica e rádio dos caminhos de ferro ou na secção de rádio e instrumentos dos transportes aéreos	300\$00

MAPA IV

Designações funcionais, com a indicação da letra correspondente ao grupo que lhe compete pelo mapa I

A	
Adjunto do chefe da Divisão de Finanças e Aprovisionamentos (M)	F
Adjunto comercial da Direcção dos Serviços	F
Adjunto das oficinas dos transportes aéreos (M)	I
Agente comercial (M)	I
Agente de propaganda (M).	O
Agente técnico de engenharia.	L
Agulheiro-chefe (A)	U
Ajudante de conferente de carga (M)	S
Ajudante de fiel de depósito	S
Ajudante de fiel de zona (M)	U
Ajudante de guarda-livros	N
Ajudante de impressor (M).	X
Ajudante de inspector chefe de cais (M)	M
Ajudante de maquinista de guindastes (M)	Q
Ajudante de mecânico (M)	R
Ajudante de revisor de material (M).	T
Ajudante de tesoureiro-pagador	N
Ajudante de tráfego (A)	S
Analista de 1.ª classe (M)	L
Apontador de 1.ª classe	P
Apontador de 2.ª classe (A).	S
Arquitecto (M).	H
Arquivista de 1.ª classe	N
Arquivista de 2.ª classe (A).	P
Artifice de 1.ª classe especializado em aviões (A)	M
Artifice de 2.ª classe especializado em aviões (A)	N
Aspirante	S
Assistente de bordo ou de terra	R
Auxiliar florestal (M).	R
Auxiliar técnico	N
B	
Bobinador	N
Boletineiro (A)	T
C	
Capataz	R
Capataz conferente de carga (A)	R
Capataz geral de manobras	O
Capataz geral de via.	N
Capataz de manobras de 1.ª classe	Q
Capataz de manobras de 2.ª classe (M)	R
Capataz de via de 1.ª classe	P
Capataz de via de 2.ª classe	R
Casquinheiro de aviões (A).	A
Chefe de acampamento (M)	Q
Chefe de armazéns de materiais	K
Chefe de armazéns de portos (A).	L
Chefe de brigada de conservação de pontes (M)	L
Chefe de brigada (oficinas).	M
Chefe de cais (A)	J
Chefe de contabilidade, fiscalização e tesouraria(A).	I
Chefe do contencioso	H
Chefe de depósito de locomotivas	L
Chefe de depósito principal de locomotivas (M)	K
Chefe da Divisão de Finanças e Aprovisionamentos	E
Chefe de estação principal	M
Chefe de estação de 1.ª classe.	N
Chefe de estação de 2.ª classe	O
Chefe de grupo automóvel (M)	L
Chefe de guardas (A)	Q
Chefe de maquinistas de guindastes (M)	L
Chefe de mecânicos (transportes aéreos)	K
Chefe de operações (A).	I

Ministério do Ultramar, 9 de Julho de 1959. — Ministro do Ultramar, Vasco Lopes Alves.

307

Maquinista de embarcações (A)	O		
Maquinista de escaler a vapor (M)	S		
Maquinista de estatística (M)	U		
Maquinista de guindastes de 1.ª classe	N		
Maquinista de guindastes de 2.ª classe	P		
Maquinista de locomotivas de 1.ª classe.	O		
Maquinista de locomotivas de 2.ª classe.	P		
Maquinista principal de guindastes	M		
Maquinista principal de locomotivas.	N		
Maquinista de rebocador (M)	S		
Marinheiro artífice (M)	R		
Mecânico de aviões (bate-chapas) (A)	L		
Mecânico de células de 1.ª classe	L		
Mecânico condutor de automotoras (M)	S		
Mecânico condutor de guindastes automóveis.	Q		
Mecânico electricista de 1.ª classe (M).	M		
Mecânico electricista de 2.ª classe	N		
Mecânico de ensaios de motores (M)	L		
Mecânico de instrumentos de 1.ª classe	L		
Mecânico de instrumentos de 2.ª classe	N		
Mecânico montador de motores	L		
Mecânico de motores de 1.ª classe (A)	M		
Mecânico de motores de 2.ª classe	N		
Mecânico de motores de 3.ª classe (A)	Q		
Mecânico radiotelegrafista (M)	M		
Mecânico de revisão de aviões (M)	L		
Médico chefe de serviço (M)	E		
Médico de 1.ª classe	F		
Mergulhador (A)	R		
Mestre geral de oficinas	K		
Mestre-de-obras (A)	N		
Mestre de rebocador ou draga	O		
Motorista de central de silos (A)	P		
Motorista de viaturas automóveis	R		
	O		
Operário de avião (A)	O		
Operário de 1.ª classe	N		
Operário de 2.ª classe	Q		
Operário de 3.ª classe	R		
		P	
			R
			H
			V
			P
			M
			L
			K
			O
		R	
			M
			L
			N
			L
			Q
			U
			Q
			O
			P
			L
		S	
			N
			N
			L
			K
			R
			E
			L
			L
			L
		T	
			L
			N
			Q
			U
			Q
			Q
			J

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone : 3 50 35

Tesoureiro-pagador	K
Topógrafo	L
Topógrafo principal	K
Traçador (M)	P
Tractorista (A)	T

Ministério do Ultramar, 9 de Junho de 1959. — O Ministro do Ultramar, *Vasco Lopes Alves*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 42 414

«O Diário do Governo», n.º 169, I Série, de 25 de Julho de 1959, publica o seguinte:

Para execução dos empreendimentos previstos no II Plano de Fomento, aprovado pela Lei n.º 2094, de 25 de Novembro de 1958, sob a rubrica «Transportes Ferroviários», torna-se necessário autorizar a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses a emitir obrigações nos montantes que, relativamente a cada um dos anos abrangidos pelo Plano, forem fixados nos termos da base III da referida lei, afim de dar cobertura por essa forma ao custo dos investimentos.

A parcela destes investimentos correspondente ao ano corrente será aplicada designadamente na electrificação do troço da linha do Norte entre o Entroncamento e o Porto, na aquisição de material circulante e no reapetrechamento das oficinas e renovação da via.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º. É a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses autorizada a emitir nos anos de 1959 a 1964, para execução de empreendimentos compreendidos no II Plano de Fomento, obrigações até ao limite de 1.300.000.000\$, com as características e isenções fiscais definidas nos artigos 1.º e 3.º do Decreto-Lei n.º 39 531, de 6 de Fevereiro de 1954, e cuja primeira amortização terá lugar em 30 de Junho de 1965.

§ único. A fracção a emitir em cada ano será a que for fixada pelo Conselho Económico, de harmonia com o disposto na base III da Lei n.º 2094, de 25 de Novembro de 1958.

Art. 2.º. Às obrigações a emitir é dado o aval do Estado, nos termos e condições constantes do artigo 2.º do citado Decreto-Lei n.º 39 531.

Art. 3.º. A emissão de obrigações será feita por subscrição pública ou por venda no mercado, podendo a Companhia realizar com instituições bancárias autorizadas contratos para a sua colocação.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 25 de Junho de 1959. —
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMÁZ — António de Oliveira Salazar — Pedro Theotónio Pereira — Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz — Arnaldo Schulz — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Afonso Magalhães de Almeida Fernandes — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Marcelo Gonçalves Nunes Duarte Mathias — Eduardo de Arantes e Oliveira — Vasco Lopes Alves — Francisco de Paula Leite Pinto — José do Nascimento Ferreira Dias Júnior — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — Henrique Veiga de Macedo — Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho.

ELVAS TEM, FINALMENTE, O HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos Institutos Comercial e Industrial

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

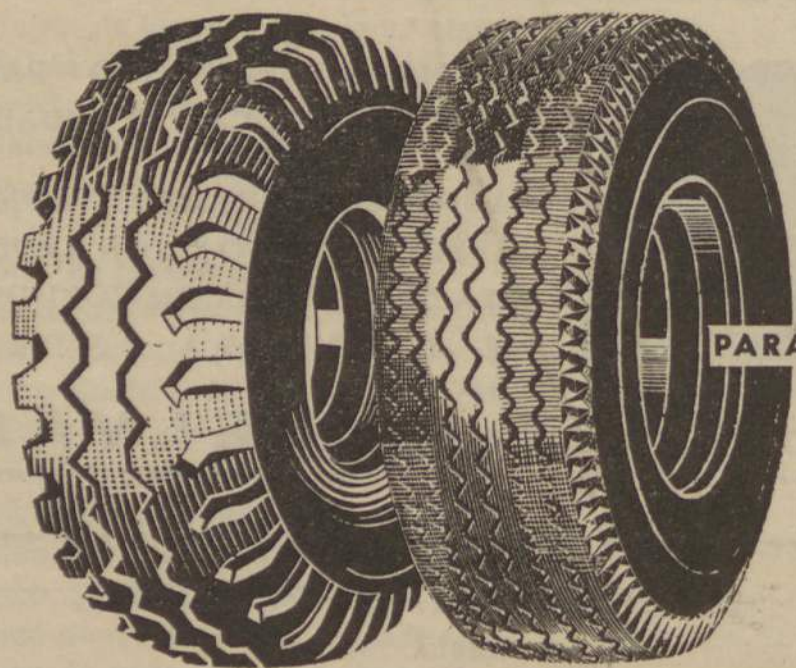
Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 18 horas
Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Ossos e Articulações — às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — às 14 horas
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados, das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 14 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças anorectais — às 15 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



PARA TODOS OS VEÍCULOS AUTOMÓVEIS LIGEROS E PESADOS

MABOR

SEGURANÇA
COMODIDADE
ECONOMIA



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água muito fluoretada, a mais fluoretada do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados,
de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

ou para **Lisboa** Rua do Arsenal, 108, 1.º - telef. 31311

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.ª classe)

A Ç O S  BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins

STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

Sociedade Portuguesa
de
MÁQUINAS BULL, LDA.

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

**M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade**

A V E N I D A D A R E P Ú B L I C A , 77, 1.º - D .
T E L E F O N E 734181 L I S B O A

PAPEIS

cartolinas brancas
e em cores

gomados e
parafinados

**sulfito Krafts
affiches**

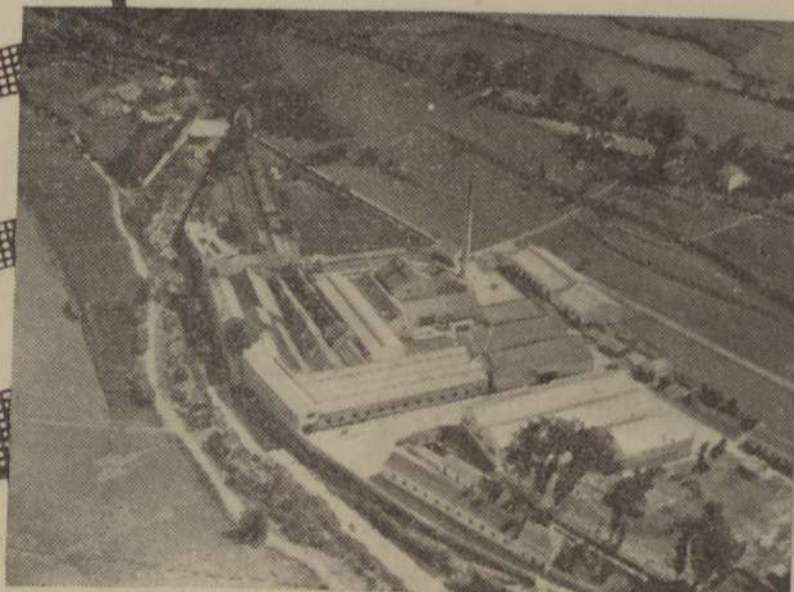
sacos multifolhas
e saquetas

impressão

escritas

DA

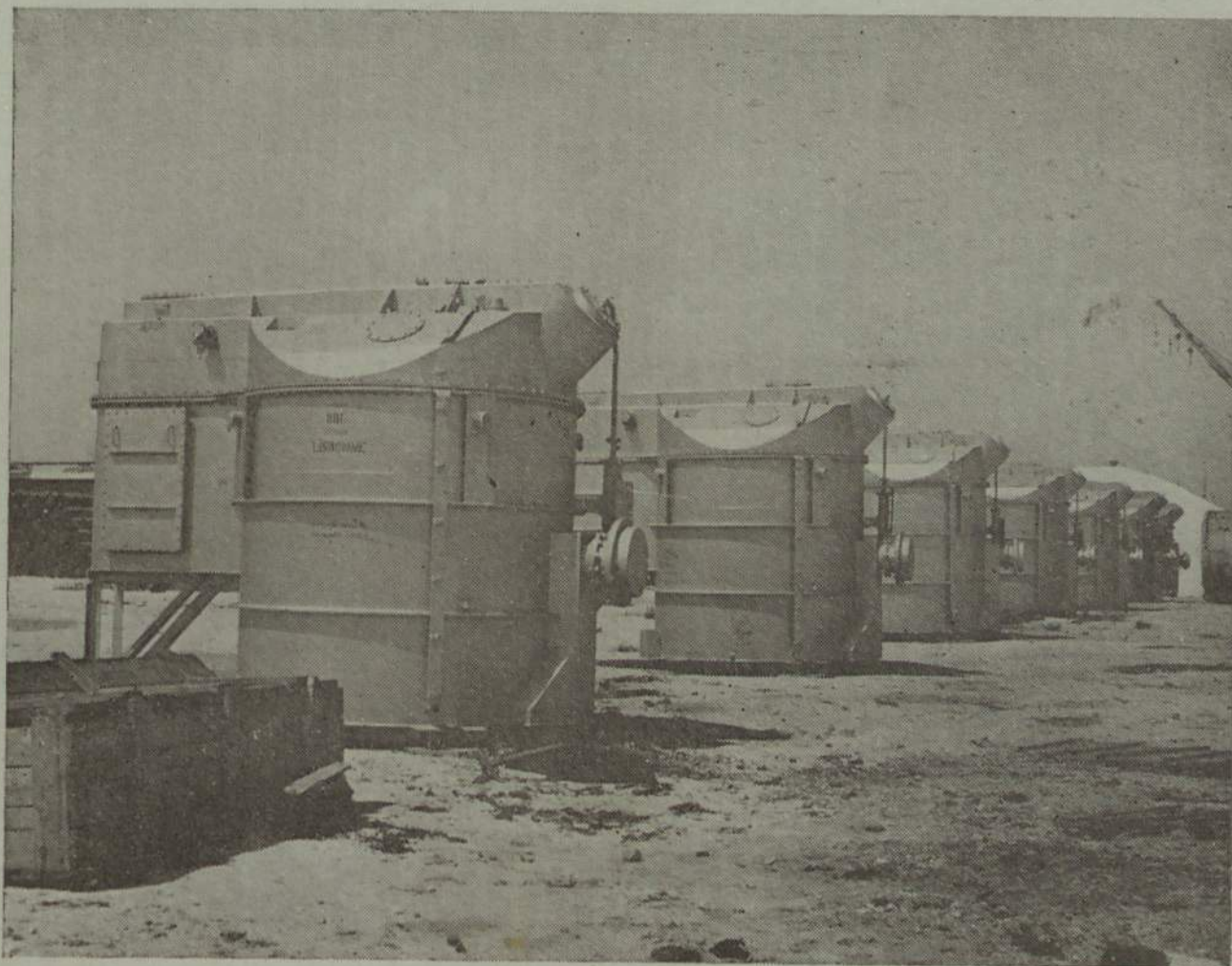
**FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES**



GUILHERME GRAHAM JR. & C.^A — Rua da Alfândega, 160 Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto

**BROWN
BOVERI**

Centrais eléctricas e Sub-estações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROs da C. N. E. depois do desembarque no porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

**NOVOS
TEMPOS
NOVA
VIDA**

PARA UM LAR MAIS
CONFORTAVEL

MENOR CONSUMO

MAIOR EFICIENCIA

2

PRECIOSOS
AUXILIARES DAS
BOAS DONAS
DE CASA

MÍNIMO ESFORÇO

MÁXIMO RENDIMENTO

Vactric

Aspirador Enceradora

ORGULHO DA INDÚSTRIA INGLESA
AO SERVIÇO DA ECONOMIA DOMÉSTICA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL:

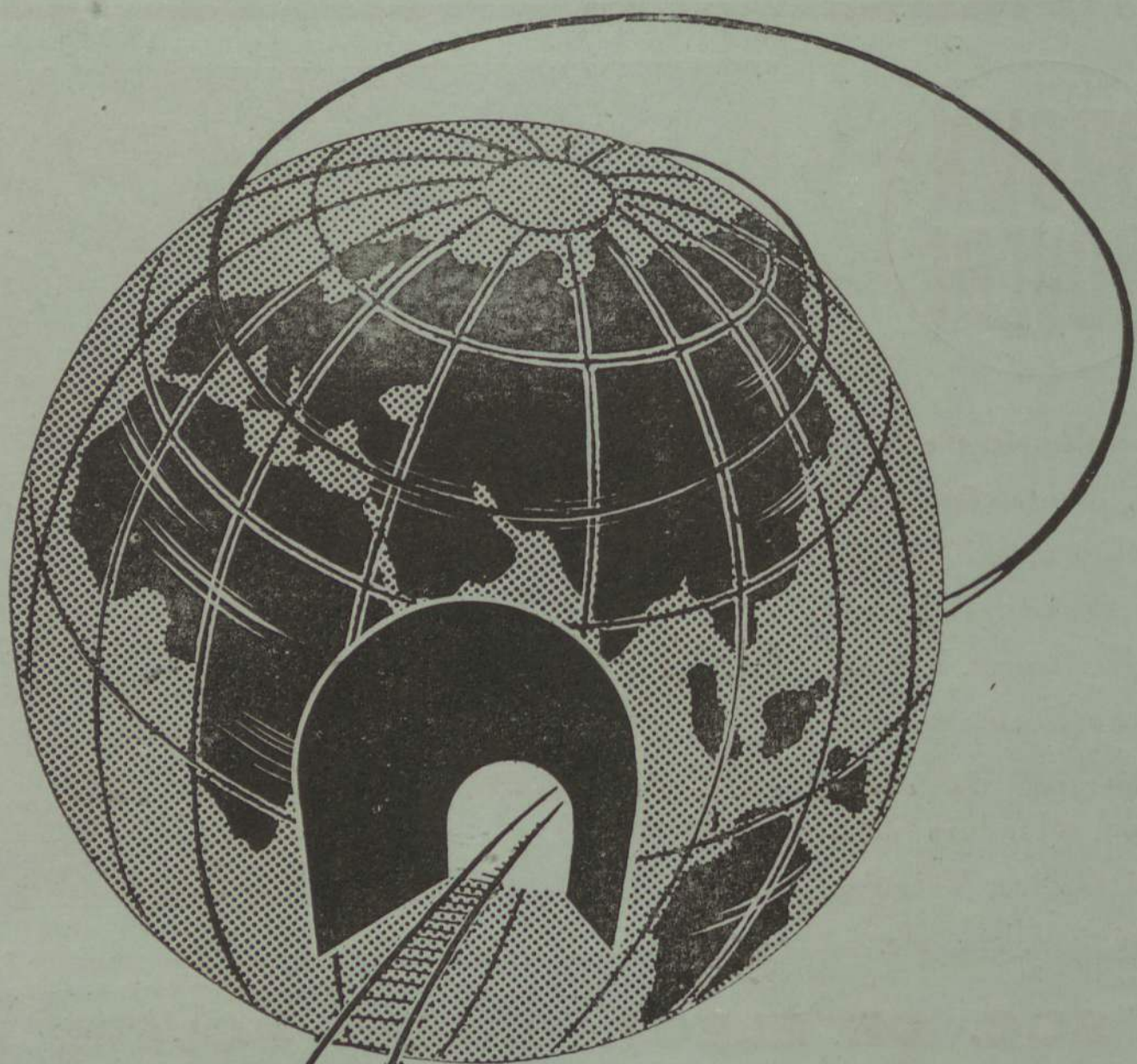
AGÊNCIA COMERCIAL SUEGA, LDA.

AV. FONTES PEREIRA DE MELO,

• TELEF. 59181 (3 LINHAS)



À VENDA NAS BOAS
CASAS DA ESPECIALIDADE



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE